



Панфілова О.О.,

к.ю.н., доцент кафедри морського та
митного права
Національного університету
«Одеська юридична академія»
(м. Одеса, Україна)

УДК 341.171

ПРАВОВІ ЗАСАДИ ПОЛІТИКИ ЄС У СФЕРІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Стаття присвячена аналізу правової основи регулювання залізничної діяльності як однієї з останніх галузей транспортної сфери ЄС, яка була піддана процесу лібералізації. Висвітлюються аспекти, які ускладнюють побудову загального залізничного ринку та забезпечення сумісності залізничної мережі, здійснення гармонізації залізничних систем країн-учасниць ЄС, а особлива увага приділяється правовим нормам чотирьох залізничних пакетів і результатами їх прийняття.

Ключові слова: транспортне право ЄС, залізничні пакети, залізнична мережа.

Панфілова О.О. Правовые основы политики ЕС в сфере железнодорожного транспорта. – Статья.

Статья посвящена анализу правовой основы регулирования железнодорожной деятельности как одной из последних отраслей транспортной сферы ЕС, которая была подвержена процессу либерализации. Освещаются аспекты, затрудняющие построение общего железнодорожного рынка и обеспечение совместимости железнодорожной сети, осуществление гармонизации железнодорожных систем стран-участниц ЕС, а особое внимание уделяется правовым нормам четырех железнодорожных пакетов и результатам их принятия.

Ключевые слова: транспортное право ЕС, железнодорожные пакеты, железнодорожная сеть.

Panfilova O.E. Legal Basis for EU Policy in the Field of Railway Transport. – Article.

The article analyzes the legal framework of regulation the railway as the one of the last sectors of the EU transport sector, which has been a subject to the process of liberalization. It highlights the aspects that make it difficult to build a common railway market and ensure interoperability of the railway network, the implementation of the harmonization of the Member States rail systems, and special attention is paid to the legal norms of the four railway packages and the results of their decision.

Keywords: EU transport law, railway packages, railway network.

Здійснення транспортних послуг є предметом особливого контролю Європейського Співтовариства, оскільки будучи різновидом феномену служб загального економічного інтересу, транспорт підлягає особливому правовому режиму, в якому неекономічні принципи, такі як соціальна і територіальна єдність, має тенденцію переважати над ринковою економікою і правилами вільної конкуренції з метою досягнення цілей суспільно важливого значення. Більш того, багатоаспектність залізничного транспортного сектору, як мережевої індустрії, має деякі важливі особливості, які чітко визначають її організаційну структуру, а саме: високі фіксовані витрати на розробку інфраструктури, зниження середніх витрат за рахунок збільшення виробництва, так само як і існування переваг, які виникають за результатами спільного виробництва різних товарів всередині однієї компанії. Необхідність забезпечення послугами важливих галузей економіки і наявність певних неекономічних зобов'язань, встановлених урядом, ускладнюють регулювання залізничних підприємств ЄС. Дублювання системи є надзвичайно дорогим та економічно неефективним, таким чином довгий час залізничному транспорту ЄС були властиві риси природної монополії. Перехід від державних монополій до конкурентних ринків відбувався досить повільно. Протягом довгого часу залізничний транспорт був організований у формі державної монополії за кількома причинами. Наприклад, існувало переконання, що така індустрія є природною монополією, тобто на ринку є місце тільки для одного підприємства; ексклюзивні права, як правило, надавалися у відповідь на універсальні послуги монополіста; саме через важливість даної галузі уряд вважав оптимальним консолідування різних виконавців в рамках однієї компанії, яку вони будуть контролювати. Однак, процес лібералізації транспортних галузей ЄС хоч і з запізненням, але торкнувся і залізничних послуг, що призвело до необхідності пошуку правових конструкцій, здатних змінити існуючий стан. Правові конструкції на сьогоднішній день знайшли своє відображення у

вигляді чотирьох залізничних пакетів, які і складають предмет вивчення даної статті.

У науковій літературі питання розвитку транспортної галузі досліджувалися у роботах вітчизняних вчених зокрема, таких як Кормич Б.А., Іванов Д.А., Булгакова І.В., Гіжевський В.К., Демський Е.Ф., Муравйова В.І, Шульженко Ф.П., але увага приділялася більш нормам національного права, таким чином ступінь висвітлення питання транспортного права ЄС є недостатнім, а відсутність комплексного дослідження ускладнює процес вивчення даної галузі, як навчальної дисципліни. Тісна взаємодія України і ЄС, а також здійснення співробітництва в рамках транспортного розвитку нашої країни зумовлюють необхідність поглибленого вивчення аспектів транспортної політики.

Метою статті є аналіз та вироблення теоретичних підходів до формування права ЄС у сфері залізничного транспорту, встановлення кола правових актів, які формують законодавчу базу регулювання цього питання, та дослідження їх характеру і специфіки.

Залізнична галузь стала предметом пізньої лібералізації на відміну від авіа транспорту, реформи в даному секторі, як і раніше знаходяться в стадії розробки. Така ситуація склалася перш за все тому, що залізничний транспорт традиційно був заснований на чисто національному рівні, як з нормативної, так і з технічної точки зору. Відсутність оперативної і технічної єдності (однорідності) системи призвело до свого роду мозаїчного розвитку національних мереж, які ледь складають одне ціле.

Добре відомо, що залізничний сектор має давню природу громадських послуг, а залізниці в цілому надавали транспортні послуги за цінами нижчими, ніж авіа або інші види транспорту. Залізничний транспорт почав свою історію в першій половині XIX століття і став основним засобом транспорту в XX столітті. Але поява моторних транспортних засобів із двигунами внутрішнього згоряння почали домінувати на ринку

транспортних послуг. Дані свідчать, що з кінця Другої світової війни роль залізничних перевезень на ринку транспортних послуг була в постійному занепаді.

Існує багато причин вважати, що зумовило таке становище. Можливо, найбільш важливою причиною був підйом інших видів транспорту, які були більш гнучкими і менш дорогими (автобуси, вантажні автомобілі та особисті автомобілі). Інші причини включають в себе неадекватне пристосування залізничних мереж до нових економічних моделей, урбанізації і подальших змін в транспортних потоках. Але насправді, велика ступінь відповідальності за такий занепад лежить саме на управлінні залізницями. Як зазначила Європейська Комісія в 1996 році, визнано, що держави, як правило, відмовляли залізничним підприємствам в комерційній свободі; влада не дозволяла мати місце управлінської незалежності, вона накладала зобов'язань без повної компенсації на їх витрати, а також вимагала підтримки і обслуговування нерентабельних послуг. Таким чином, залізні дороги були значною мірою ізольовані від ринкових сил, а інвестиції були часто недостатніми або недоречними. Уряд в цілому намагався компенсувати цю ситуацію великими субсидіями, але не будучи спрямованими на підвищення ефективності залізничного транспорту, це не змінило стан інфраструктури.

Основні фактори, які вели до ринкових провалів в секторі залізничного транспорту це:

- багатоцільовий характер залізниць в Європі, що призвело до значної економії на масштабі і обсязі;
- залежність залізничних послуг від фіксованої, витратної та дуже специфічної інфраструктури, що призвело до природної монополії;
- наявність численних технічних і правових бар'єрів для доступу на ринок [1].

Останні дані показують, що європейська залізнична промисловість генерує оборот в 73 мільярдів євро і забезпечує робочими місцями 800,000 співробітників. Щороку державна

влада інвестує значні суми в залізничний сектор. Важлива роль залізниць в ефективному функціонуванні європейської економіки також підтверджується більш ніж 8 млрд. пасажирських поїздок, що проходять по залізниці щорічно і близько 10% всіх вантажних перевезень в Європі, дохід від яких приблизно становить 3 млрд [2].

Метою втручання ЄС в залізничний сектор ніколи не було забезпечення його приватизації і, дійсно, введення конкуренції було тільки однією з ряду завдань Комісії, серед яких існувало чітке розмежування ролі уряду, керуючого інфраструктурою і залізничного оператора.

Таким чином, існувало багато перешкод на шляху впровадження європейської залізничної політики. Комісія стала пропонувати внесення змін до залізничної політики на початку 90-х, але вона зіткнулася з ворожістю з боку держав-членів ЄС, які не бажали втрачати свій суверенітет в цій області. Так, було запропоновано дві альтернативи щодо створення Європейської транспортної політики: з одного боку, Нідерланди підтримували підхід, що ґрунтувався на політиці ліберальних ринкових стратегій (який найкраще відповідав їх компактній ринковій економіці); з іншого боку, Франція, Німеччина та Італія (з більшою територією і розосередженим населенням), які більше звикли до великого державного втручання, як в автомобільний, так і в залізничний транспорт, і підтримували загальну транспортну політику, яка б надалі дозволяла продовження такого втручання.

Перші законодавчі акти Співтовариства в даному секторі включали: Директиву Ради від 29 липня 1991 року Про розвиток залізничних доріг Співтовариства (91/440/ЄЕС); Директиву Ради від 19 червня 1995 року щодо ліцензування залізничних підприємств (95/18/ЄЕС); Директиву Ради від 19 червня 1995 року щодо розміщення пропускної здатності залізничної інфраструктури та стягування зборів інфраструктури (95/19/ЄЕС) [3; 4; 5].

Їх основною метою було забезпечити ефективне здійснення прав доступу до залізничної інфраструктури.

Директива Ради від 29 липня 1991 року Про розвиток залізничних доріг Співтовариства (91/440/ЄЕС) встановила загальні засади розвитку залізниць, а саме наступні основні положення реформування галузі:

- залізниця є життєво важливим елементом транспорту і всього внутрішнього ринку Європи, ефективність якого необхідно підвищувати і який необхідно включити в єдиний конкурентний ринок;

- залізничний суб'єкт господарювання повинен мати незалежний від держави статус і керуватися за принципом комерційних приватних компаній, для нього потрібно, як мінімум, фінансово-бухгалтерське розмежування транспортних послуг та обслуговування інфраструктури;

- держави повинні знайти спосіб зменшити заборгованість державних підприємств-перевізників;

- доступ до залізничної мережі повинен бути забезпечений для будь-якої компанії-перевізника з дотриманням рівних умов, використання мережі супроводжується платою за користування, яку компанія-перевізник повинна перераховувати компанії, яка обслуговує інфраструктуру [3].

У липні 1998 року, Комісія представила три нових пропозиції, націлених винятково на те, щоб зробити існуюче законодавство більш ефективним. 26 лютого 2001 року Рада прийняла три директиви, відомі як «пакет щодо залізничної інфраструктури»:

- Директива від 26 лютого 2001 року про внесення змін до Директиви Ради 91/440 /ЄЕС про розвиток залізниць Співтовариства (2001/12 /ЄС);

- Директива від 26 лютого 2001 року про внесення змін до Директиви Ради 95/18/ЄС про ліцензування залізничних підприємств (2001/13/ЄС);

- Директива від 26 лютого 2001 року про розподіл залізничної потужності інфраструктури, та справляння плати за використання залізничної інфраструктури та сертифікацію безпеки (2001/14/ЄС) [6; 7; 8].

Перший залізничний пакет, прийнятий в 2001 році дозволив залізничним операторам мати доступ до транс'європейської мережі на недискримінаційній основі. Для поліпшення Європейських залізничних вантажних перевезень Комісія пропонувала необхідність поліпшення розподілу маршрутів руху поїздів, створення структури тарифів, яка відображала б відповідні витрати, скорочення затримок на кордонах і впровадження критеріїв якості. Оцінка реалізації цього пакету, проведеного Європейською комісією в середині 2006 року, показала, що, хоча практична реалізація його положень все ще тривала, наслідки вже обнадіювали. Положення залізниць по відношенню до інших видів транспорту стабілізувалось, був запроваджений високий рівень транспортної безпеки на залізничному транспорті, втрати у зайнятості були частково компенсовані за рахунок створення робочих місць на нових залізничних підприємствах, а продуктивність залізничних перевезень досягла найвищого рівня в тих країнах, де вантажні залізничні перевезення були відкриті для конкуренції відносно раніше. Ці результати були підтверджені в Повідомленні Комісії з моніторингу розвитку ринка залізничних перевезень у жовтні 2007 року, який продемонстрував, що у період з 2000 до 2005 у державах-учасниках ЄС, де ринок вантажних перевезень був відкритий для конкуренції, залізничні підприємства досягли значно кращих результатів з точки зору ефективності роботи, ніж у державах, де все ще домінувала монополія [9].

У той же час Комісія взяла на себе зобов'язання представити додатковий пакет заходів в наступних напрямках:

- відкриття національних вантажних ринків для каботажу;
- встановлення високих стандартів безпеки для залізничної мережі, заснованих на правилах незалежного органу і на чіткому встановленні відповідальності кожного задіяного учасника;
- оновлення Директиви щодо гармонізації технічних вимог і положень по використанню високошвидкісних і звичайних залізничних мереж;
- поступове відкриття міжнародних пасажирських послуг;

- просування заходів з охорони якості залізничних послуг і прав користувачів.

23 січня 2002 року Європейська Комісія запропонувала новий набір заходів (відомих як «другий залізничний пакет»), спрямованих на відновлення залізниці за рахунок швидкого будівництва інтегрованого Європейського залізничного простору. Новий пакет був заснований на керівних принципах Білої Книги 2001 року, і заявленою метою було поліпшення безпеки, сумісності та повне відкриття залізничного ринку вантажних перевезень, починаючи з 1 січня 2007 року, разом зі створенням Європейського залізничного Агентства (розробленого в якості суб'єкта, відповідального за надання технічної підтримки для безпеки і сумісності робіт):

- Директива Європейського Парламенту та Ради від 29 квітня 2004 року «Про безпеку залізниць у Співтоваристві, яка вносить зміни до Директиви Ради 95/18/ЄС про ліцензування підприємств залізничного транспорту та до Директиви 2001/14/ЄС про розподіл потужностей залізничних інфраструктур та стягнення платежів за використання залізничної інфраструктури та про сертифікацію безпеки» (Директива про безпеку на залізницях) (2004/49/ЄС);

- Директива Європейського парламенту і Ради від 29 квітня 2004 року, що змінює Директиву Ради 96/48/ЄС про функціонування транс'європейських високошвидкісних систем і Директиву Європейського парламенту та Ради 2001/16/ЄС про функціонування транс'європейських стандартних залізничних систем (2004/50/ЄС);

- Директива Європейського парламенту і Ради від 29 квітня 2004 року, що змінює Директиву Ради 91/440/ЄЕС про розвиток залізниць Співтовариства (2004/51/ЄС);

- Регламент Європейського парламенту і Ради ЄС № 881/2004 від 29 квітня 2004 року про створення Європейського залізничного агентства [10; 11; 12; 13].

Другий залізничний пакет 2004 року прискорив лібералізацію залізничних вантажних перевезень шляхом

повного відкриття ринку для конкуренції з 1 січня 2007 р. Крім того, пакет, який створив Європейське залізничне агентство, запровадив загальні процедури розслідування аварій і встановив органи безпеки в кожній державі-учасниці. Європейське залізничне агентство стало рушійною силою в політиці з модернізації європейської залізничної галузі. Взаємно несумісні правила з питань технічних аспектів та безпеки в двадцяти п'яти країнах (Мальта і Кіпр не мають залізниць) були одними з основних перешкод для розвитку залізничної галузі. Агентство створено, щоб поступово вирівнювати технічні регламенти та встановлювати спільні цілі у сфері безпеки, які залізниці всієї Європи повинні досягти [14].

3 березня 2004 Комісія представила «третій залізничний пакет», пропозиції якого були націлені на відкриття міжнародного ринку пасажирського транспорту до 2010 р., а також врегулювання прав пасажирів і сертифікації поїзних бригад.

Третій залізничний пакет, прийнятий в жовтні 2007 р. представив:

- впровадження відкритого доступу прав для міжнародних залізничних пасажирських перевезень, включаючи каботаж до 2010 року (згідно з яким оператори можуть підбирати і висаджувати пасажирів на будь-якій станції на міжнародному маршруті, включаючи станції, розташовані у тій же країні ЄС);

- введення Європейської ліцензії, що дозволяє машиністам циркулювати по всій європейській мережі (машиністи зобов'язані відповідати основним вимогам, що стосуються їх рівня освіти, віку, фізичного і психічного здоров'я, конкретних знань і практичної підготовки навичок водіння);

- положення щодо прав пасажирів залізничного транспорту, а саме – більш широке коло прав, встановлення мінімальних стандартів якості (без дискримінації інвалідів і осіб з обмеженими фізичними можливостями, відповідальність в разі нещасних випадків, наявність залізничних квитків і особиста

безпека пасажирів на станціях), які повинні бути гарантовані для всіх пасажирів на всіх лініях [15].

Третій залізничний пакет складається з:

- Директива Європейського парламенту і Ради від 23 жовтня 2007 року про внесення змін до Директиви 91/440/ЄЕС про розвиток залізниць Співтовариства та Директиви 2001/14/ЄС про розподіл залізничної потужності інфраструктури, та справляння плати за використання залізничної інфраструктури та сертифікацію безпеки (2007/58/ЄС);

- Директива Європейського Парламенту та Ради від 23 жовтня 2007 року про сертифікацію локомотивів, що управляються машиністом поїзда, та поїздів у залізничній мережі в Співтоваристві (2007/59/ЄС);

- Регламент (ЄС) №1370/2007 Європейського Парламенту та Ради від 23 жовтня 2007 року про громадські послуги з перевезення пасажирів залізницею і автомобільними шляхами;

- Регламент (ЄС) № 1371/2007 Європейського Парламенту та Ради від 23 жовтня 2007 року Про права та обов'язки пасажирів залізничного транспорту;

- Регламент (ЄС) № 1372/2007 Європейського Парламенту та Ради від 23 жовтня 2007 про внесення змін до Регламенту (ЄС) № 577/98 про організацію вибіркового обстеження робочої сили в Співтоваристві [16; 17; 18; 19].

Підсумовуючи основні важливі положення залізничних пакетів, можна виділити наступні аспекти, які вдалося досягти прийняттям даних нормативно-правових актів:

- лібералізація ринків залізничних вантажних перевезень (з 2007 р.) і пасажирських (з 2010 р.);
- поділ управління інфраструктурою, вантажними і пасажирськими перевезеннями, принаймні, в окремі підрозділи з їх власним прибутком, збитками і балансу;
- недискримінаційна плата за доступ до напрямів;
- створення залізничного регулятора, незалежного від управління інфраструктурою і будь-якого залізничного оператора, до якого можна звернутися в разі спору;

- встановлення режиму продуктивності для стимулювання менеджера інфраструктури;
- створення Європейського залізничного агентства;
- положення, що забезпечують права пасажирів [20].

Незважаючи на те, що робота в даному напрямку виконана, проте залишається багато проблемних моментів необхідних для врегулювання. Так, 30 січня 2013 р. Європейська комісія оголосила об'ємний пакет заходів для досягнення кращої якості та більш широкого вибору в залізничних європейських послугах, відомий як «четвертий залізничний пакет», який націлений на усунення решти бар'єрів на шляху створення єдиного європейського простору на залізничному транспорті. Запропоноване законодавство буде реформувати залізничний сектор ЄС шляхом стимулювання конкуренції та інновацій на внутрішньому ринку пасажирських перевезень. Будуть також здійснені структурні та технічні реформи. Кінцевим результатом повинен бути вищий рівень безпеки, сумісності та надійності в європейській залізничній мережі.

Європейська мережа залізниць в даний час вельми фрагментована. Різні держави-члени використовують різні стандарти безпеки та технічних систем. Для здійснення транскордонних залізничних послуг, наприклад, необхідно отримати дозвіл безпеки від декількох різних національних органів і мати справу з декількома різними залізничними системами. Це робить процес складним і дорогим для нових операторів залізничних перевезень та для виходу на ринок нового технічного обладнання.

Видаляючи решту бар'єрів на шляху єдиної європейської залізничної галузі, запропонований Четвертий залізничний пакет буде сприяти створенню більш конкурентоспроможної залізничної галузі, з кращими зв'язками між ЄС і сусідніми країнами. Змінам також сприятимуть цілі ЄС зі стимулювання більш широкого використання залізничного транспорту, як це передбачено в транспортній Білій книзі ЄС 2011 року.

Пропозиції в рамках Четвертого залізничного пакету мають чотири основні цілі:

1. Стандарти та сертифікати – зміни спрямовані на скорочення адміністративних витрат для залізничних компаній і простіший вихід на ринок для нових операторів. Європейське залізничне агентство (ERA) стане єдиним органом видачі сертифікатів безпеки для операторів.

2. Структура – запропоновані зміни сприятимуть зміцненню ролі менеджерів інфраструктури, гарантуючи, що вони матимуть повну оперативну і фінансову незалежність від операторів рухомого складу. Менеджери інфраструктури будуть також контролювати всі центральні сфери залізничної мережі такі як, планування інфраструктури, розклади щоденних операцій і технічне обслуговування.

3. Відкриття внутрішніх пасажирських ринків – інша фундаментальна мета полягає в тому, щоб відкрити внутрішні пасажирські залізниці для нових учасників і служб з грудня 2019 року: відповідно до пропозиції, компанії будуть мати можливість пропонувати внутрішні пасажирські залізничні послуги на території ЄС, або пропонуючи конкуруючі комерційні послуги, або через торги. В даний час ринок національних вітчизняних пасажирських послуг залишається закритим (тільки Швеція та Велика Британія повністю відкрили свої ринки, в той час як Німеччина, Австрія, Італія, Чехія та Нідерланди відкрили лише обмежено).

4. Підтримка кваліфікованої робочої сили – пропозиції визнають важливість залучення кваліфікованих і мотивованих співробітників в секторі залізничного транспорту. Зокрема, ці зміни дозволять державам-членам краще захистити працівників, коли контракти громадських послуг передаються новим підрядникам [21].

Так звана технічна опора Четвертого залізничного пакету складається з трьох пропозицій по внесенню поправок до Директиви 2008/57/ЄС щодо сумісності залізничних систем Співтовариства, Директиви 2004/49/ЄС щодо безпеки залізничної

системи Співтовариства і до Регламенту (ЄС) 1335/2008 щодо створення Європейського залізничного агентства (а саме розширення його ролі), яке буде також стежити за роботою національних органів безпеки і здійснювати контроль за застосуванням національних правил.

Технічна опора Четвертого залізничного пакету включає Регламент 2016/796 (Європейське залізничне агентство), Директиву 2016/797 (щодо сумісності) та Директиву 2016/798 (щодо безпеки), які були опубліковані в Офіційному журналі Європейського Союзу (OJEU L138) 26 травня 2016 року. Юридично набрали чинності 15 червня 2016 року [22]. Мета цих змін полягає в економії часу і витрат для залізничних операторів при подачі заявки на сертифікацію безпеки, а також для виробників рухомого складу при подачі заявки на отримання дозволу для розміщення транспортних засобів на ринку. Оператори і виробники, які бажають працювати більш ніж в одній державі ЄС повинні подати свою заяву в Європейське залізничне агентство замість звернення з окремими заявами в кожную державу ЄС, як необхідно робити в даний час. Оператори і виробники, які хочуть працювати тільки в одній державі-члені матимуть можливість вибрати: подати необхідні заяви до адміністрації цієї держави-члена або до Європейського залізничного агентства [23].

Щодо Ринкової опори Четвертого залізничного пакету, то вона складається з пропозицій про внесення змін до Директиви з питань управління та відкритості ринку (Директива 2012/34/ЄС про створення єдиного європейського залізничного простору), Регламенту про укладення контрактів державних послуг (Регламент (ЄС) 1370/2007 щодо послуг громадського залізничного і автомобільного пасажирського транспорту) і пропозицію про скасування постанови про нормалізацію рахунків залізничних підприємств [23]. Нововведення призвели до зміцнення критеріїв фінансової та управлінської незалежності керівників залізничної інфраструктури без руйнування моделі управління, яка широко використовується в даний час на місцях.

Менеджер інфраструктури знаходиться сьогодні ще більше, ніж вчора в центрі залізничної системи кожної держави ЄС, однаково близько до всіх користувачів інфраструктури. Крім того, перегляд Директиви подбав про адаптацію всіх статей, що мають відношення до відкриття ринку, заявивши, що внутрішні пасажирські ринки залізничних перевезень повинні бути відкритими для конкуренції, і, в той же час, вхід нових операторів не буде шкодити діяльності тих операторів, які обслуговують регіональні ринки за допомогою угод про державні послуги.

Ринкова опора виявилася більш спірною, і компромісний текст був внесений на розгляд восени 2015 року. Після переговорів між представниками Комісії, Парламенту та Ради, було досягнуто тимчасової угоди 19 квітня 2016 року, яка була згодом схвалена комітетом представників держав-членів ЄС 28 квітня 2016 року.

Підсумовуючи, слід сказати, що не дивлячись на те, що залізничний транспорт став останньою галузь транспортного права ЄС, яка піддалася реформуванню, саме на ній зараз зосереджено максимальну увагу: розвиток залізничної інфраструктури та відкриття залізничних ринків. Крім того, не можна забувати про політику екологічної безпеки транспорту, яка є ключовою метою до 2020 року, і саме використання залізничних послуг представляє собою засіб по декарбонізації транспортного сектору, сприяння прогресу по скороченню забруднення шляхом додаткової електрифікації та модернізації залізничної мережі, оскільки електрифікований залізничний транспорт на сьогоднішній день є найбільш ефективною формою мобільності.

ЛІТЕРАТУРА

1. Di Pietrantonio L., Pelkmans J. The Economics of EU Railway Reform, Bruges // European Economic Policy Briefing. No. 8, September 2004, p. 7.
2. Data divulged by the European Commission, European Railways at a junction: the Commission adopts proposals for a Fourth Railway Package, press release, 30 January 2013.

3. Council Directive 91/440/EEC of 29 July 1991 on the development of the Community's railways OJ L 237, 24.8.1991, p. 25–28.
4. Council Directive 95/18/EC of 19 June 1995 on the licensing of railway undertakings Official Journal L 143 , 27/06/1995 P. 0070 – 0074.
5. Council Directive 95/19/EC of 19 June 1995 on the allocation of railway infrastructure capacity and the charging of infrastructure fees / Official Journal L 143 , 27/06/1995 P. 0075 – 0078.
6. Directive 2001/12/EC of the European Parliament and of the Council of 26 February 2001 amending Council Directive 91/440/EEC on the development of the Community's railways OJ L 75, 15.3.2001, p. 1–25.
7. Directive 2001/13/EC of the European Parliament and of the Council of 26 February 2001 amending Council Directive 95/18/EC on the licensing of railway undertakings OJ L 75, 15.3.2001, p. 26–28.
8. Directive 2001/14/EC of the European Parliament and of the Council of 26 February 2001 on the allocation of railway infrastructure capacity and the levying of charges for the use of railway infrastructure OJ L 75, 15.3.2001, p.29
9. First railway package of 2001. URL: http://ec.europa.eu/transport/modes/rail/packages/2001_en.htm
10. Directive 2004/49/EC of the European Parliament and of the Council of 29 April 2004 on safety on the Community's railways and amending Council Directive 95/18/EC on the licensing of railway undertakings and Directive 2001/14/EC on the allocation of railway infrastructure capacity and the levying of charges for the use of railway infrastructure and safety certification (Railway Safety Directive) OJ L 164, 30.4.2004, p.44.
11. Directive 2004/50/EC Of The European Parliament And Of The Council of 29 April 2004 amending Council Directive 96/48/EC on the interoperability of the trans-European high-speed rail system and Directive 2001/16/EC of the European Parliament and of the Council on the interoperability of the trans-European conventional rail system OJ L 164, 30.4.2004, p. 114–163.
12. Corrigendum to Directive 2004/51/EC of the European Parliament and of the Council of 29 April 2004 amending Council Directive 91/440/EEC on the development of the Community's railways (OJ L 164, 30.4.2004) OJ L 220, 21.6.2004, p. 58–60.
13. Regulation (EC) No 881/2004 of the european parliament and of the council of 29 April 2004 establishing a European railway agency (Agency Regulation) OJ L 164, 21.6.2004, p. 1.
14. Second railway package of 2004. URL: http://ec.europa.eu/transport/modes/rail/packages/2004_en.htm
15. Third railway package of 2007. URL: http://ec.europa.eu/transport/modes/rail/packages/2007_en.htm

16. Directive 2007/58/EC of the European Parliament and of the Council of 23 October 2007 amending Council Directive 91/440/EEC on the development of the Community's railways and Directive 2001/14/EC on the allocation of railway infrastructure capacity and the levying of charges for the use of railway infrastructure OJ L 315, 3.12.2007, p. 44–50.
17. Directive 2007/59/EC of the European Parliament and of the Council of 23 October 2007 on the certification of train drivers operating locomotives and trains on the railway system in the Community OJ L 315, 3.12.2007, p. 51–78.
18. Regulation (EC) No 1371/2007 of the European Parliament and of the Council of 23 October 2007 on rail passengers' rights and obligations OJ L 315, 3.12.2007, p. 14–41.
19. Regulation (EC) No 1372/2007 of the European Parliament and of the Council of 23 October 2007 amending Council Regulation (EC) No 577/98 on the organisation of a labour force sample survey in the Community OJ L 315, 3.12.2007, p. 42–43.
20. Colangelo, Margherita and Zeno-Zencovich, Vincenzo. Introduction to European Union Transport Law (January 8, 2015). Introduction to European Union Transport Law Collana «Consumatori e Mercato» - n. 2 Dipartimento di Giurisprudenza Università degli studi Roma Tre. Forthcoming. URL: <http://ssrn.com/abstract=2546710>
21. The 4th railway package: Improving Europe's railways. URL: <http://www.consilium.europa.eu/en/policies/4th-railway-package/>
22. 4th Railway Package – Overview. URL: <http://www.cer.be/publications/4th-railway-package-overview>
23. The Fourth Railway Package explained. URL: <http://www.railwaygazette.com/news/policy/single-view/view/the-fourth-railway-package-explained.html>

